

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Sistem transportasi saat ini sangat beragam, mulai dari darat, laut dan udara. Kesemuanya memiliki peran strategis dan mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai upaya memajukan kesejahteraan umum. Transportasi darat berperan dalam menghubungkan untuk jarak dekat. Seiring berkembangnya kendaraan sebagai alat transportasi yang membawa dampak positif dalam mobilisasi aktivitas. Perkembangan ini juga diiringi dengan dampak negatif seperti kemacetan dan juga kecelakaan lalu lintas (Febriani, 2012).

Menurut (WHO, 2013), sekitar 1,3 juta orang setiap tahunnya meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau kurang lebih dari 3000 kematian tiap hari di seluruh dunia. (BAPPENAS, 2017), menyatakan Indonesia sebagai negara berkembang memiliki jumlah penduduk mencapai 265 juta jiwa.

WHO memperkirakan pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian terbesar ketiga di seluruh dunia, setelah penyakit jantung dan depresi (Febriani, 2012). Tingkat kecelakaan transportasi di jalan dikawasan asia pasifik memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan dunia (WHO dalam *I Wanna Get Home Safely*, 2012). Sekitar 1,3 juta orang meninggal setiap tahunnya dan sedikitnya 3500 orang meninggal setiap hari didunia karena kecelakaan lalu lintas. Kejadian ini di prediksi akan menyebabkan kematian terbesar kelima di dunia pada tahun 2030 (WHO, 2009).

WHO (2013), menyatakan Indonesia termasuk dalam kategori 10 besar negara dengan kasus kecelakaan lalu lintas terbanyak, yakni urutan keenam dari 185 negara. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian dikalangan

usia 15-29 tahun. Korlantas POLRI (2014) kasus kecelakaan didominasi oleh pelajar dan mahasiswa dengan jumlah korban sebanyak 38.611. korlantas POLRI menyatakan kecelakaan terdiri dari 4 faktor yaitu, faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, faktor jalan.

Data Polresta Pekanbaru (2017), mencatat kejadian kendaraan yang terlibat lakalantas sepanjang 2017 terdapat 191 kejadian dengan jumlah dengan kendaraan terbanyak adalah kendaraan roda dua sebanyak 226 kasus. Dengan jumlah profesi terbanyak mengalami kecelakaan adalah pada profesi karyawan atau pekerja. Faktor usia yang menjadi korban terbesar berada pada rentang usia remaja dan produktif yaitu 16-30 tahun (POLRESTA, 2017). Permatasari (2017), menyatakan perilaku berkendara merupakan faktor penting dalam menyusun strategi keselamatan berlalulintas guna menekan angka terjadinya kecelakaan.

Beberapa tahun terakhir di Indonesia telah mengalami transformasi, termasuk dalam bidang transportasi. Kemudahan mengakses berbagai hal melalui ponsel pintar (*smartphone*) membuat beberapa perusahaan menggunakan peluang ini untuk mengembangkan aplikasi. Transportasi berbasis *online*, seperti Grab, Go-Jek, Uber, dll. Jika dibandingkan Uber, maka Grab dan Go-Jek, jauh lebih 'meledak' digunakan oleh masyarakat (Anwar, 2017).

Ojek online dirintis di Indonesia pada awal tahun 2011, kemudian layanan itu melesat sejak peluncurunya diaplikasi android dan IOS. Kemunculan transportasi berbasis kendaraan roda dua tersebut memiliki pangsa pasar tersendiri. Mudahnnya dalam menemukan ojek online dan mudahnnya layanan pemesanan serta beragam bentuk kemudahan lainnya yang sangat kita tunggu dirumah bisa kaita dapatkan. Ojek online memiliki mitra 85% tingkat pendidikan SMP dan SMA. Ojek online mampu memberikan sarana baru dalam menerobos kemacetan dan juga

memberikan layanan yang terjangkau dan tarif wajar bagi para penggunanya (Detikinet. 2017).

Dewanto (2016) menunjukkan bahwa ojek *online* bagi masyarakat di ibukota dianggap sebagai ‘pahlawan’ yang dapat menembus kemacetan yang semakin parah dan digunakan oleh seluruh lapisan masyarakat, sekaligus membuka lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat. Namun, terlepas dari kebutuhan transportasi masyarakat, ojek sebagai moda transportasi berbasis *online* tidak diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kehadiran ojek online di Indonesia, di beberapa daerah tidak cocok dijadikan sebagai transportasi umum. Menurut data Korlantas Polri keterlibatan sepeda motor dalam kecelakaan pada tahun 2015 sebanyak 70%. Dan pada tahun 2016 dan 2017 tercatat 71% kecelakaan dialami oleh pengemudi kendaraan bermotor roda dua (Tribun Jakarta, 2018).

Kehadiran ojek online di Pekanbaru pada akhir tahun 2015 memberikan warna baru bagi penyedia layanan transportasi dikota berkembang seperti Pekanbaru. Tingginya animo masyarakat untuk mendaftar ojek online menjadikan sebuah fenomena tersendiri bagi kondisi transportasi di kota Pekanbaru. Tidak adanya tes yang jelas ataupun pelatihan pembekalan safety riding ataupun pelatihan bagi para driver ojek online menjadikannya tidak adanya standar yang jelas dalam berkendara.

Kasus kecelakaan ojek online sepanjang tahun 2017 tercatat berjumlah 10 kasus yang menyebabkan pengemudi oje online meninggal. Dan dari keterangan pengemudi taxi online menyebutkan setidaknya terjadi 2 kecelakaan dan sebagian berujung maut yang terjadi pada pengemudi ojek online. Kecelakaan ojek online

yang mengalami kematian tercatat di kota Surabaya, Kalimantan, Jakarta, Medan, Sumatera Barat, Tangerang, Depok, Tangerang (Nakita.id, 2017).

Kecelakaan ojek online dipekanbaru pada bulan desember 2017, mengakibatkan seorang pengemudi ojek online meninggal dunia. Data dari sumber menyebutkan pengemudi ojek online melaju pada saat jalanan macet kemudian melakukan pengereman mendadak hingga menyanggol pengendara lain. Dan pada saat bersamaan melintas truk berat sarat muatan. Sehingga pengemudi tertabrak dan terlindas. Kecelakaan ini diduga karena pengendara ojek online kurang hati-hati dan tidak konsentrasi. Hal ini mencerminkan kurangnya safety riding pada pengendara ojek online (GoRiau, 2017).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Ady (2017), tentang Analisis Keselamatan Berlalu Lintas Di Lingkungan Kampus Undip Hasil analisis menunjukkan terdapat ruas jalan di Undip yang belum mendukung keselamatan berlalu lintas. Terdapat pula ketidaksesuaian antara pemahaman keselamatan dengan perilaku berkendara sehari-hari pada mahasiswa. Hasil penelitian didapatkan usia responden di dominasi oleh usia muda dibawah 25 tahun sebanyak 56%. Dan jenis kelamin terbanyak didominasi oleh jenis kelamin laki-laki sebanyak 55%

Menurut Ariwibowo (2013), usia memiliki pengaruh penting terhadap terjadinya kecelakaan lalulintas. Orang yang berumur muda lebih sering terlibat dalam suatu kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan orang yang berumur lanjut atau lebih tua.

Mannering et al (1995) dalam Permatasari (2017) menyatakan pengendara laki-laki berusia muda cenderung beresiko untuk mengalami kecelakaan. Pengendara laki-laki cenderung mempersiapkan dirinya sendiri lebih mahir daripada pengendara perempuan. Menurut Rojpaisarnkit (2012) dalam Iskandar (2015)

pengetahuan berkendara yang kurang, akan menyebabkan persepsi yang salah mengenai keadaan lalu lintas ketika seseorang berkendara.

Hasil survey pendahuluan yang dilakukan pada 8 pengendara ojek online didapatkan 6 orang pengemudi ojek online memiliki pengetahuan yang tinggi dan 2 orang pengemudi memiliki pengetahuan yang rendah. Sedangkan dari hasil survey tentang perilaku safety riding didapatkan 5 pengendara memiliki perilaku berkendara yang baik sedangkan 3 pengendara memiliki perilaku yang buruk dalam berkendara.

B. Rumusan Masalah

Keselamatan berkendara dan juga layanan transportasi online harusnya menjadikan kita semakin nyaman dan mudah serta murah dalam menembus kemacetan dan mempermudah jarak dan waktu, ojek online dengan segudang permasalahannya tidak terlepas dari perilaku berkendara yang masih perlu ditingkatkan lagi. Berdasarkan hal itu maka penulis merumuskan masalah **“Faktor Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Pekanbaru Tahun 2019”**.

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan kecelakaan berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Pekanbaru Tahun 2019 .

2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui hubungan umur dengan kecelakaan berkendara pada pekerja ojek online tahun 2019.
- b. Untuk mengetahui hubungan jenis kelamin dengan kecelakaan berkendara pada pekerja ojek online Tahun 2019.

- c. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan kecelakaan berkendara pada pekerja ojek online Tahun 2019.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Institusi Pendidikan.

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi institusi pendidikan kesehatan masyarakat tentang program keselamatan berkendara .

2. Bagi Peneliti Selanjutnya.

- a. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai media informasi dan dapat digunakan sebagai data dasar pada pengembangan penelitian selanjutnya (penelitian terkait) dalam ruang lingkup yang sama.
- b. Merangsang peneliti untuk memperkaya wawasan dalam melaksanakan penelitian dan mengembangkan penelitian yang lebih luas dimasa mendatang.

3. Bagi Pelayanan Ilmu Kesehatan Masyarakat.

Sebagai salah satu informasi bagi perkembangan ilmu dalam kesehatan masyarakat terkait Keselamatan, Kesehatan, Kerja.